

INTERNACIA FERVOJISTO

1997 · 2



Pri la lingva nivelo de IF

Ni ricevis ankoraŭ kelkajn rimarkojn pri la lingvouzo en IF.

Iu atentigas, ke ne eblas, ke la danaj IC3-trajnoj dum unu tago povu veturi 100 milionojn da kilometroj (IF 1996.6., lasta paĝo, unuaj du linioj). Prave! La signifo kompreneble estas, ke **ĝis** la 24a de junio ...

Pri la postkongreso de la 49a IFK **n-ro 1997.1, paĝo 3,** dekstra kolumno, linioj - 8-9 rakontas, ke "tiun tagon ni finos en Štrbské pleso, belega konata lago ...". Ni aliĝas al la dubo, sed posta raporto certe malkovros, ĉu la tagfiniĝo eble okazos **ĉe** la lago!

IF 1996.6, paĝo 88, dekstra kolumno, linioj - 1-2, informas pri "elkonstruo kaj novkonstruo de la fervoja reto". Duba estas la esprimo "elkonstruo". Oni proponas anstataŭigi per "modernigo".

IF 1997.1, paĝo 5, maldekstra kolumno, linio 15, mencias pri "rektaj vagonoj ... al la rapidtrajna stacidomo ...". Sufiĉas "stacio".

Paĝo 4, la artikolo pri la postkongreso, parolas pri "pendtelfero" kaj ŝnurega telfero". Supozeble temas pri "telfero" (FT 8713) resp. "funikularo/ kablotramo" (FT 4076).

Paĝo 9, maldekstra kolumno, linio - 12 "kepo de staciestro". Ĉu "kaskedo" pli taŭgus?

Sur **paĝoj 10 kaj 11** "mallarĝŝpura" sukcesis trapasi la cenzuron. Kompreneble temas pri "etŝpura" (FT 1601). Same "kaptrako" **(paĝo 10)** supozeble temas pri "ĉeftrako" (FT 9788).

La artikoleto pri Relvoja gardistdometo en fervojmuzeo **(paĝo 14)** enhavas la vorton *pasejoj*. Kompreneble temas pri *traknivelaj pasejoj* (FT 6120).

Kiom da komentoj havos niaj reviziantoj-legantoj pri jena numero? Red

Pri uniformprezentado

En Internacia Fervojisto n-ro 1996.6 p.95 troviĝas demandilo direk tita al la landaj asocioj de IFEF koncerne planitan uniformprezentadon dum la 49a IFK. Estas petita, ke oni antaŭ la 15a de decembro 1996 donu informon pri la sintenado rilate al partopreno en tia prezentado, kaj, kaze ke estas pozitiva respondo, kiu reprezentos el la koncernaj landoj.

Alvenis nur tri pozitivaj reagoj kaj unu negativa. El la aliaj landaj asocioj alvenis neniu reago.

Pro tio oni devas konkludi, ke mankas intereso. Sekve mi ne plu deziras respondeci pri la afero.

Per Johan Krogstie

Redakciaj notoj

La redaktoro tre bedaŭras la malfruan aperon de ĉi tiu numero de IF, sed estu kontenta, ke ĝi entute aperis. Ĉifoje la manko de materialo estis tiel grava, ke mi timis, ke la rezulto estus 12paĝa aŭ eĉ nur 8paĝa numero. Kiel vi vidas, mi finfine sukcesis plenigi la kutimajn 16 paĝojn. Pri la rezulto vi bv juĝi.

Mi esperas, ke por la venonta numero abundas materialo. Do, prenu la skribilon kaj verku aŭ traduku.

Red

Frontpaĝo: La praga Stacio de la Imperiestra Franz Jozef, finkonstruita en 1909 (vidu p. 30)

Enhavo

49a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)
10a-17a de majo 1997 KOŠICE, Slovakio





Adreso:	Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Bankkonto:	40934040/7500, SWIFT: CEKOSKBX ZIL ČSOB, Legionárska 1, SK-01001 Žilina Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ, A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Poŝtkonto:	064274-0014240-005/6500, Poštová banka, P.O.Box B-113, SK-01203-Žilina Inĝ. Magdaléna FEIFIČOVÁ, A. Bernoláka 25/5, SK-01001 Žilina
Kongresejo:	Dom umenia (Domo de Arto) kaj hotelo SLOVAN

Fervojistoj veturas al la kongresurbo

La kongresurbo Košice estas tre bone atingebla el ĉiuj direktoj, ĉar ĝi troviĝas sur ĉefaj fervojaj linioj. Por tiuj, kiuj ankoraŭ ne trovis konvenan trajnligon al la ĉijara kongresurbo, eble helpos sekva trajna trarigardo.
Por tiuj, kiuj elektos noktan trajnon tra Slovakio, ni rekomendas aĉeti la litbiletojn jam hejme, ĉar lastmomente en Prago aŭ Bratislava ili jam povas esti forvenditaj. Tiuj, kiuj elektos dumtagan trajnon, povos admiri belegan slovakan naturon, precipe veturante per la norda linio el Bratislava al Košice, kie dum bela vetero estas admirinda la plej malgranda grandmontaro de la mondo – Vysoké Tatry (Altaj Tatroj), okazontejo de la postkongreso. Kaj vi povas kontroli, ke en la ĉijara valida horaro de ŽSR ankoraŭ troviĝas klarigoj en nia lingvo Esperanto.

Prago – Košice tra Žilina (ĉiuj trajnoj forveturas el la ĉefa praga stacidomo, kiu nomiĝas Wilsonovo nádraži)

Rapidtrajno	Prago	Žilina	Košice	Rimarkigo
R 423 Cassovia	0.44	8.50	12.10	1. 2. kl. kuŝ- kaj litvagonoj, veturas ve/sa, di/lu, komencas en Plzeň hl.n.
R 443 Hutník	6.06	12.50	16.10	1. 2. kl., restoracia vagono
IC 121 Košičan	8.52	15.24	18.30	1. 2. kl., restoracia vagono pagenda deviga IC-suplemento
R 225 Vihorlat	22.22	4.50	8.10	nur kuŝ- kaj litvagonoj
R 227 Laborec	22.42	5.50	9.10	1. 2. kl., kuŝ- kaj litvagonoj ekveturas el Praha Smíchov
R 421 Excelsior	23.15	6.50	10.10	1. 2. kl., kuŝ- kaj litvagonoj ekveturas el Frant. Lázně tra Cheb

Bratislava – Košice tra Žilina (norda linio)

Rapidtrajno	Bratislava	Košice	Rimarkigo
R 601 Ružín	0.05	6.10	ne veturas dimanĉon enhavas kuŝ- kaj litvagonojn
IC 501 Tatran	5.50	10.47	pagenda deviga IC-suplemento

Rapidtrajno	Bratislava	Košice	Rimarkigo
R 603 Čingov	8.05	14.10	
R 605 Dargov	10.05	16.10	
R 607 Liptov	12.05	18.10	
IC 1601 Gerlach	13.40	18.37	veturas nur vendredon pagenda deviga IC-suplemento
R 609 Spišan	14.05	20.10	
R 611 Považan	16.05	22.10	
IC 503 Kriváň	17.40	22.37	pagenda deviga IC-suplemento

Bratislava – Košice tra Zvolen (suda linio)

Rapidtrajno	Bratislava	Košice	Rimarkigo
R 801 Poľana	?0.10	7.19	ne veturas dimanĉon enhavas kuŝ- kaj litvagonojn
R 803 Gemeran	11.40	18.17	
R 805 Sitno	15.50	22.17	

Hidasnémeti (MÁV) – Kechnec – Košice (direkto el Hungario)

Rapidtrajno	Hidasnémeti	Košice	Rimarkigo
R 311 Cracovia	0.44	1.11	Pécs – Budapest – Krakóv
R 312 Rákoczi	9.50	10.15	Budapest – Poprad
R 380 Karpaty	11.25	11.51	Bucuresti – Warszawa
R 314 Širava	21.50	22.13	Nagykanizsa – Humenné

Muszyna (PKP) – Košice tra Plaveč kaj Kysak

Rapidtrajno	Muszyna	Košice	Rimarkigo
R 381 Karpaty	12.52	15.38	Warszawa – Bucuresti
R 311 Cracovia	1.31	4.20	Krakóv – Budapest

Ĉu survoje al la IFEF-kongreso viziti Pragon?

Mi jam estis demandata de kelkaj IFEF-anoj pri ebloj tranokti en Prago survoje al Košice. Fakte mi unue pripensis aranĝi antaŭkongreson en Prago, sed mi rezignis, ĉar mi ne volas konkurenci al la oficiala antaŭkongreso en Suda Moravio. Post la demandoj mi tamen decidis proponi tranoktojn en Prago (kiel vojaĝagentejo mi havas pli favorajn prezojn ol mendi tranokton rekte en iu hotelo) laŭplaĉe de kvarstela hotelo ĝis junulara gastejo. La vojaĝantoj mem fiksu sian daton de alveno kaj forveturo, depende de tio, ĉu la restado estos antaŭ la antaŭkongreso aŭ nur antaŭ la kongreso mem. Por ambaŭ grupoj ni aranĝos ne nur tranoktojn, sed ankaŭ programon, kiun ni fiksos nur post ekscio, kiom da samideanoj venos. Almenaŭ tiuj, kiuj partoprenis la antaŭkongreson antaŭ la IFES jam konstatis, ke ankaŭ por malgranda grupeto eblas organizi tre allogan programon.

La tranoktojn en Prago eblas mendi ankaŭ en aliaj datoj, sen ligo al iu Esperanto-aranĝo, ĉar tiu servo apartenas al la bazaj servoj de mia turisma agentejo KAVA-PECH, do profitas ambaŭ flankoj: la vojaĝanto ricevos konvenan ĉambron post unu letero aŭ fakso (se iu kontraktita hotelo estos plenokupita, mi ĉiam trovos anstataŭigon) kaj mia agentejo ricevos eĉ provizion de la hotelo, al kiu ĝi sendis klientojn. Pli da informoj vi ricevos ĉe

Petro Chrdle, Anglická 878,
CZ-25229 Dobřichovice
Tel.: +420.2.9912201, fakso: +420.2.9912026
E-mail: chrdle@kava pech.cz

Tagordoj por la estrarkunsidoj de la 49a IFEF-Kongreso

Kunsido Estraro/Komitato (nepublika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Diskuto kongresproponoj
   2.1. Elekto ĉefkomitatano kaj anstataŭanto
3. Diskuto budĝeto 1998
4. Analizo situacio en kelkaj landoj
5. Diskuto venontaj kongresoj
6. Analizo eksteraj rilatoj
   6.1. UEA
   6.2. FISAIC
7. Eventualaĵoj
   7.1. Nomumo IFES-komisiito.

Plenkunsido (publika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj k.s.
3. Honorigo al la mortintoj
4. Raportoj estraraj
   4.1. Sekretario
   4.2. Redaktoro
   4.3. Kasisto
5. Protokolo Hago (NL)
6. Kongresproponoj
   6.1. Elekto ĉefkomitatano kaj anstataŭanto
7. Raporto ĉefkomitatano
8. Raportoj Faka Komisiono (FK)
   8.1. Gvidanto
   8.2. Sekretario Fake Aplika Sekcio
   8.3. Sekretario Terminara Sekcio
9. Raportoj komisiitoj
   9.1. Skisemajno (IFES) 1997
   9.2. Fervoja Koresponda Servo (FKS)
   9.3. Komitatano A por IFEF ĉe UEA
   9.4. Uniformparado
10. Resumo jarraportoj 1996 el la landaj asocioj
11. Analizo nuna situacio en kelkaj landoj
12. Budĝeto 1998 kaj kotizkonfirmo
13. Rilatoj al aliaj organizoj
    13.1. UEA
    13.2. FISAIC
14. Venontaj kongresoj
    14.1. Konfirmo invito al la 50a IFK (DK) 1998
    14.2. Elekto de lando por 1999
    14.3. Diskutoj pri pluraj eblecoj

15. Venontaj IFES 1998 kaj 1999
    15.1. Nomumo IFES-komisiito
16. Eventualaĵo
17. Libera diskutado.

Romano BOLOGNESI, sekretario

Kunsidoj de Faka Komisiono

Terminara Sekcio
1. Raporto de la sekretario
2. Raporto de la landaj rtk-oj
3. Laboro pri la aktuala eldono de RailLex
4. Problem: vicordo de plurradikaj terminoj
5. Difinoj de bazaj terminoj post novapero de PIV
6. Adresaro
7. Eventualaĵoj

Fake Aplika Sekcio
1. Raporto de la sekretario
2. Faka programo de la 48a IFK
3. Faka programo de la venontjara 50a IFK
4. Programo de la faka kunsido dum la 82a UK
5. Eventualaĵoj.

József HALÁSZ, gvidanto.

Kompilis ĉefkomitato Lucien DE SUTTER

Membrostato

Lando	1995	1996	Lando	1995	1996	Lando	1995	1996
Aŭstrio	125	123	Francio	200	200	Norvegio	50	48
Belgio	50	50	Germanio	405	317	Pollando	12	20
Britio	20	20	Hispanio	125	109	Rumanio	20	20
Bulgario	32	22	Hungario	60	50	Slovakio	20	20
Ĉeĥio	55	55	Italio	190	160	Slovenio	20	20
Ĉinio	20	20	Japanio	13	13	Svedio	11	20
Danio	65	65	Jugoslavio	20	20	Svisio	75	75
Estonio	20	20	Kroatio	20	20	Individuaj	1	3
Finnlando	13	0	Nederlando	27	27	Entute	3664	3513

Brønderslev, februaro 1997
Henning HAUGE, kasisto

Raporto de la kasisto pri la jaro 1996

Enspezoj	DKK	Elspezoj	DKK
Kotizoj	37057,91	Internacia Fervojisto	36455,25
Adopta Fonduso	615,40	Estraro	4774,23
Junulara Fonduso	5000,25	Administrado	1367,10
Estrara Fonduso	5080,56	Kotizoj	2048,28
Rentoj	417,38	Diversaĵoj	57,19
		Fondusoj	3390,81
			48092,86
		Plienspezoj	78,64
	48171,50		**48171,50**

Bilanco je la 31.12.1996

Aktivoj	**DKK**	**Pasivoj**		**DKK**
Kaso	462,50	Kongresa garantia Fonduso		139,77
Ĝiro	2258,74	Junulara Fonduso		5599,21
		Adopta Fonduso		2222,78
		Terminara Fonduso		4106,60
Bankoj	8534,08	Estrara Fonduso		1627,30
Inventaro	2781,55	Havaĵo 1.1.1996	-15127,99	
		Reguligo	15390,56	
		Plienspezoj 1996	78,64	
		Havaĵo 31.12.1996		341,21
	14036,87			**14036,87**

Brønderslev, februaro 1997
Henning HAUGE, kasisto

Raporto de la redaktoro pri la jaro 1996

Kiel kutime jam dum multaj jaroj Internacia Fervojisto ankaŭ dum 1996 aperis 6 fojojn kun entute 96 paĝoj.

Kion raporti pri la jaro 1996? Ŝanĝoj pri la aspekto ne okazis. Rilate la enhavon de la revuo: Post la 48a IFK ni publikigis la kutimajn raportojn, protokolojn kaj resumojn de fakprelegoj. Por tiuj postkongresaj numeroj abundas materialo. Apenaŭ estas loko por aliaj interesaj kontribuaĵoj.

Pri la 49a IFK ni multon aperigis, tiel ke la kongresontoj estos bone informitaj pri kio okazos dum la kongreso. Same kiel pasintjare la nederlandaj ĉijare la slovakaj kolegoj pobrainiciate sendis bonajn informojn pri la kongreso, pro kio mi tre kore dankas.

Multaj landaj asocioj sendis noticon pri sia okazonta jarkunveno, kaj kelkaj ne forgesis sendi raporton ankaŭ pri ĝi post la okazigo. Ĉiam estas interesa legi pri la vivo de la landaj asocioj.

Daŭre Henning Olsen helpas pri korektolegado kaj konsiloj pri fakesprimoj, pro kio mi estas tre dankema.

Dankon iru ankaŭ al s-ro Slava David (CZ), kiu donis gravajn atentigojn pri la faka lingvo en Internacia Fervojisto.

Mi tre dankas al la fidelaj membroj, kiuj ofte sendas kontribuaĵojn al IF, kaj bonvenigas novajn kontribuantojn. Memoru, ke ni preferas ne tro longajn artikolojn kaj multajn noticojn fakajn kaj asociajn.

Mi esperas, ke ankaŭ estonte ni kune sukcesos eldoni legindan membroorganon.

Brønderslev, en februaro 1997 Erna Hauge

El la kongresa lando

La filmproduktanto Branko Lustig decidis filmi parton de sia nova usona filmo The Peacemaker (La pacokreanto) sur fervoja flanklinio en Dolná Štubňa, en Harmanecká dolina kaj en la stacio Diviaky en Slovakio. Slovakaj Fervojoj (ŽSR) tiucele riparis kaj farbis kvin lokomotivojn kaj 17 vagonojn.

Dum la filmado perfekte deĵoris laŭ bezonoj de Hollywood ne nur lokomotivestroj el Vrútky kaj laboristoj de la akcidenttrajno el lokomotivejo Žilina, sed ankaŭ fervojistoj el la fervoja stacio Diviaky.

En la filmo luktas bono kun malbono. Aventuruloj forportas atomkapojn kaj transportas ilin per trajno. La aventurulojn oni bezonas kuratingi kaj tiamaniere savi la homaron antaŭ katastrofo. El la stacio Diviaky paralele rapidegas unu apud la alia vapora kaj motora trajnoj, el unu al la alia saltas la armitoj ...

Se vi spektos la filmon, rememoru, kie oni filmis ĝin.

* * *

La fervoja administracio de ŽSR komence de la jaro 1997 aprobis prototipojn de la novaj fervojaj uniformoj por slovakaj fervojistoj. Ili estos en du koloroj, supra parto de la uniformoj estos helblua, malsupra parto (pantalono, jupo) malhele blua. Kolore distingeblaj estos la detaloj – jakfaldaĵoj, manumoj, kolumo, bazo de la brodita insigno, borderaĵo de la ĉapo. Sur la ĉapo estos plastika strio kaj brodita insigno de ŽSR. Marko de la rango estos orkolora.

Ĉu oni vidos la novan uniformon jam dum la IFEF-kongreso en Košice?

Jindřich Tomíšek



La stacidomo en Hodonín, loko de la antaŭkongreso de la 49a IFK, rekonstruita en la jaro 1994

Niaj jarkunvenoj

Okazontaj:

Danio
DEFA okazigos sian jarkunvenon la 15an de marto 1997 je horo 13.00 en Pensionistcentret, Østergade 30, Århus. La kunveno okazos lige al la jarkunveno de Dana Esperanto Asocio.
Informojn donas la prezidanto de DEFA
Henning HAUGE, Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

* * *

Svisio
SAEF okazigos sian jarkunvenon la 15an de marto 1997 je horo 9.30 en la hotelo JARDIN, Militärstr. 38, Bern.
Informojn donas la prezidanto de SAEF
s-ino Gudrun EGGENBERGER,
Wurmbühlstr. 10, CH-8405 Wintherthur.

* * *

Francio
Francaj fervojistaj esperantistoj okazigos jarkunvenon je la 22a-26a de marto 1997 en la ĉemara urbo HENDAYE (suda parto de Francio proksime de la franca-hispana landlimo). En la programo estas interalie vizitoj de ĉemara, ĉemontara kaj historia urboj.
Informojn kaj aliĝilojn bonvolu peti ĉe:
Michel LAFOSSE, 6, Impasse Gabriel Voisin,
FR-31130 Balma. Tel/fakso 335 61 24 14 45.

* * *

Jugoslavio
JAFE okazigas sian jarkunvenon sabaton la 12an de aprilo je horo 11.00 en Beograd.
Informojn donas la prezidanto de JAFE
Mgr-o Gvozden SREDIĆ, Ŝuvoborska 24,
YU-11000 Beograd.

Rumanio
Rumana Esperanto Fervojista Asocio okazigos sian jarkunvenon je la 8a-10a de aŭgusto 1997 en la fama ripozejo VATRA-DORNEI.
Informojn kaj aliĝilojn bonvolu peti ĉe:
Rumana Esperanto Fervojista Asocio,
Str. Politechnicii Nr.1, Ro-2200 Brasov.

* * *

Germanio
Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) kore invitas siajn eksterlandajn geamikojn al sia tradicia jarkunveno. Gastigonta urbo estas la miljara bavara urbo Aschaffenburg, idilie situanta ĉe la rivero Main kaj facile atingebla per IC-trajnoj tra Frankfurt aŭ Würzburg. La alloga programo komenciĝas la 10an de oktobro 1997 vespere kaj finiĝas la 12an de oktobro tagmeze.

Krom laborkunsido, festvespero kun danco kaj kultura matineo okazas vizito al la historia urbocentro. Vidindaĵoj estas i.a. renesanca kvartura kastelo, miljara preĝejo kaj nobla rezidejo en romia stilo. La aŭtobusa ekskurso kondukas al romantika akvokastelo en la Spessart-montaro. La partoprenantoj loĝas komune en bona hotelo. Kostoj: po 65 germanaj markoj por ĉiu nokto en dulita ĉambro kun duŝo kaj necesejo inkluzive de matenmanĝa bufedo.

Aliĝiloj havebla ĉe GEFA-sekretario
Hans-Jürgen Riehn, Karlsbader Str. 89.
DE-08355 Rittersgrün.
Organizanto: Reinhard Stoll, Sudetenstr. 4,
DE-91154 Roth.

W. Barnickel

Novaj voknumeroj por Ĉeĥio kaj Slovakio

Ek de 01.03.1997 la telefonaj voknumeroj anstataŭ +42 estas por
Ĉeĥio + 420 kaj por Slovakio +421.

Malbenita vojaĝo

En la 1960a jaro de la Disinjoro mi ankoraŭ ne estis esperantisto. Mi ĉiam estis ŝatinta lerni, eĉ paroli fremdan lingvon. Mi eksperimentis pri la germana, pri la angla kaj pri la itala, sed ilia gramatiko tiel malkuraĝigis min, ke post mallonga lernado mi timigite ĉesis lerni ilin. Mi konstatis, ke mi ne estas talenta en lingvolernado.

Mi jam ekmeditis kion fari, ĉar mi tute ne volis iam morti sen tio, ke mi parolu iun fremdan lingvon. Hazarde mi tiam interamikiĝis kun Esperanto. Okazis, ke tiutempe en mia urbo estis aranĝata la 2a Nord-Hungarlanda Esperanto-Renkontiĝo. Tiun mi vizitis scivoleme, kaj inter la partoprenantoj mi gape konstatis, ke diversnaciaj esperantistoj tiel bone komprenas unu la aliajn. Mi vidis tuj, ke mi trovis mian lernotan lingvon, kaj jam dum la renkontiĝo mi aĉetis lernolibron verkitan de Julio BAGHY [Bagi]. Tiam mi komencis lerni diligente, konstatinte, ke ĝi estas belsona, sufiĉe facila lingvo. Nu tio ĉi okazis somere, kaj aŭtune mi jam fiere promenadis tra stratoj sciante kelkcent Esperantajn vortojn.

Sed mi ege ŝatus esti inter alilandaj esperantistoj kaj konstati inter ili, kiom valoras mia Esperanto-scio kaj uzi ĝin inter ili, ekcerzante min. Tiam feliĉe mi ricevis invitilon por vojaĝi al Pollando kaj partopreni en Esperanto-renkontiĝo en montara regiono de Malsupra Silezio, en la ripozloko Międzygórze, ĉe la ĉeĥoslovaka landlimo.

Nu, kiel novbakita, sed iom kuraĝa esperantisto, mi kaptis la okazon kaj rapide aliĝis, kaj meze de oktobro mi estis jam preta por la vojaĝo per rapidtrajno al Pollando. Estis vespere, kiam 'mi envagonigis min' en Budapeŝto, kaj kiam mi kontente sidiĝis ĉe la fenestro de mia kupeo, mi ragardis tra la fenestro en la nokton nenion. La kupeo, eĉ la koridoro, estis plenplena de vojaĝantoj, ĉefe de polinoj. Antaŭ noktomezo la trajno atingis la ĉeĥoslovakan ŝtatlimon, kaj tie komenciĝis mia vera aventuro, kiu daŭris ĝis la fino de mia alilanda vojaĝo. Ĉe la limo okazis pasportkontrolado, poste venis doganistoj. En nian kupeon venis hungara doganisto, senranga. Li ĉirkaŭrigardis kaj demandis, ĉu hungaro enestas? Jes, mi diris soldatmaniere, ĉar mi ŝatas disciplinon, li ja estis en uniformo. Li petis min montri la internon de mia monujo. Mi plenumis lian peton, kaj li ĵetis rigardon en ĝin. Li tuj konstatis, ke inter la monbiletoj estas unu altvalora, kiun porti eksterlanden estas malpermesite (mi forgesis ŝanĝi ĝin je malaltvaloraj monbiletoj antaŭ la ekvojaĝo).

La doganisto venigis min en la koridoron por fari protokolon, kaj kiam mi forlasis mian sidlokon, unu el la starantaj polinoj – je mia malfeliĉo – tuj okupis ĝin. La doganisto faris la protokolon forpreninte mian altvaloran monbileton. Nu, dum minutoj mi perdis mian sidlokon kaj grandan parton de mia monhavaĵo, kaj dum la tuta nokto mi devis vojaĝi staranta en la koridoro inter dense starantaj homoj.

En malfrua mateno ni alvenis en la polan urbon Katowice, kie mi devis ŝanĝi la rapidtrajnon. Post longa serio da horoj alvenis la konvena trajno, per kiu mi daŭrigu mian unuan Esperantovojaĝon al la urbo Wrocław.

Je mia terura malfeliĉo, ankaŭ tiu ĉi trajno estis tiel plenplena de vojaĝantoj, ke mi ricevis lokon nur en la koridoro de vagono. La trajno kuregis kaj mi laca, dormema rigardis tra la fenestro la preterkurantan pejzaĝon. Proksimiĝante al Wrocław iu sinjoro – sidinta en la kupeo – transdonis sian sidlokon al mi. Ho, fine, feliĉo en malfeliĉo! Sed por ne longa tempo, ĉar venis konduktoro, kiu petis la vojaĝbiletojn. Ankaŭ mi transdonis la mian. Li turnadis ĝin, kaj petis ankoraŭ ion, kion mi ne komprenis. Konstantinte, ke mi ne komprenas la polan, li komencis klarigi sugeste-geste, ke mi montru mian sidlok-bileton. Mi ne havis ĝin. Li punis min, mi devis pagi monpunon. Nu, plie malpliiĝis mia monhavaĵo, ĉar mi sidis dum dek minutoj.

Atinginte la urbon Wrocławon, mi lace 'elvagonigis min' por atendi alian trajnon por daŭrigi mian vojaĝon suden, al la urbo By-

stryca Kłodzko. Jam vesperiĝis, kiam la persontrajno alvenis kaj ekiris, kaj ĉar estis sabato, estis tiel multaj vojaĝantoj, ke mi havis lokon denove nur en la koridoro, inter dense starantaj homoj. Kiel haringoj ni apudstaradis. Mi amare pensis, ke verŝajne mi naskiĝis por tio, ke mi ĉiam vojaĝu en koridoroj de trajnoj. Mi kuraĝigis min per tio, ke mi devas toleri tion, volante esti vera esperantisto. Kuris la trajno inter montetoj kaj poste inter montoj. Ekstere rapide malheliĝis. La trajno foje-foje haltis ĉe malgrandaj stacidomoj, sed nur kelkaj vojaĝantoj elvagoniĝis. La amaso restis. Kaj kiam mi pensis, ke mi proksimiĝas al mia celstacio, mi demandis apudstarantajn polojn, ĉu sekvos B. Kłodsko? Ili rigardis min senparole, ne tre komprenante mian demandon fremdlingvan, sed kelkaj – mi vidis tiel – kapjesis. Nu, se kelkaj kapjesas, mi pensis, ĉio estas en ordo, kaj kiam la trajno haltis, mi elvagoniĝis, sed pro la dense starantaj homoj ne antaŭ stacidomo, sed male, en la kontraŭa flanko de la trajno. La trajno forrapidis, kaj mi konstatis kun tremanta animo, ke mi elvagoniĝis erarloke.

Anstataŭ stacidomo, mi ekvidis etan, montaran haltejdometon. Tiuj kelkaj vojaĝantoj, kiuj ĵus elvagoniĝis kun mi, rapide malaperis en la mallumo zonanta la haltejon. Nu, malfeliĉa esperantisto, mi diris al mi, kion vi faros? kaj larmoj aperis en miaj okuloj. Sed mi ekvidis lumeton en la haltej-dometo. Post aliro mi frapetis la pordon, elvenis fervojistino. Ŝi malfacile komprenis min, kaj, je mia demando, ŝi gestolingve klarigis al mi, ke nur matene estos konvena trajno al tiu loko, kien mi volas vojaĝi. Mi provis ricevi respondon de ŝi, ĉu aŭtobuso trafikas al mia celo? Ŝi kapneis, ke ŝi ne scias, sed per mano ŝi tamen montris al la silueto de iu alta monto, kie, sur la deklivo de la monto estas bushaltejo, kaj vere, malproksime, aliloke, sur la montdeklivo estis videbla iu lumeto. Nu, mi provis fari nenion alian krom iri tien. Kun mia peza valizo mi ekiris supren al la lumeto. Sur la montdeklivo, en la malluma arbaro, tra mallarĝa pado mi marŝis. Supre estis la malluma, nubaro-kovrita ĉielo, kaj sur la tero, sur la ŝtoner-kovrita pado estis mi, malfeliĉa esperantisto kun la peza valizo, kaj ĉirkaŭis min timiga malhelo.

Post duonhora marŝado mi atingis la lumeton, kiu ne estis alia ol unusola lampeto pendigita sur branĉo de iu pino. Sub ĝi estis fiksita tabuleto, sur kiu estis metita montara bushorareto, kiun mi ĝoje eklegis, sed komprenis nenion el la pollingvaj informoj. Fine mi konstatis, ke nur matene venos konvena aŭtobuso, Nu, kion fari? Reiri al la fervoja haltejo estus superflua, mi devas tie ĉi ĝisatendi la matenon. Mi estis ege malesperiĝinta, mi, ano de la granda familio de la esperantistaro. Mi malbenis min, ĉar mi venis ĉi tien, en la nenion, anstataŭ paceme dormadi hejme en mia komforta lito en Hungario. Resti plu sub la lampo estus danĝere. Eventuale venos rabisto, kiu mortbatos min, forrabos miajn monon, valizon kaj ĵetos min inter arbustojn, kaj neniam iu ekscios, kie mi malaperis en nia vasta mondo.

Mi iris inter arbojn, malantaŭ arbustojn. Tie, kie la tero estis iomete herbokovrita, mi ekkuŝis surtere, metinta la valizon sub mian kapon. Mi kuŝis tiel, ke tra branĉetoj de arbustoj mi povus rigardi la lampon, la ŝoseon, pensante, se tamen venos veturilo, mi povus nepre rimarki ĝin. Kiel pelata besto mi kuŝis malantaŭ arbusto, duondormanta, laca, malsata kaj senespera, malbeninta min, silentaj pinoj, arbustoj garde ĉirkaŭis min. Antaŭ ol mi estus endormiĝinta, mi ĵetis lastan rigardon tra la arbustoj al la haltejo, kiam subite, malproksime, super montoj lumbriloj de iu reflektoro ek-ekaperadis. Tio signifas, ke ia veturilo proksimiĝas.

Mi saltleviĝis rapide kaj kaptinte mian valizon mi kuris sub la lampeton, mi metis mian valizon apud la ŝoseon, kaj mi paŝis en la mezon de la ŝoseo. Mi decidis, ke tiu veturilo aŭ surveturos min, aŭ haltos.

El trans la montflanko, sur la vojo aperis veturilo kun brilantaj reflektoroj. Ĝi rapide, muĝante proksimiĝis, mi staris neŝancebla, kuraĝa, levinte mian dekstran manon alten al la ĉielo. La aŭtobuso proksimiĝis, bremsiĝis kaj haltis antaŭ mia nazo. Je mia feliĉo – danke al Dio – ĝi estis iranta al mia veturcelo, al B. Kłodsko. La buso ekiris, kaj en la mallumo, sur zigzage serpanta ŝoseo ĝi kuris tiel

rapide, ke mia sento estis, ke ni nepre falos en la profundon de iu fendego.

Nu, bone mi alvenis al B. Kłodsko. Tiam estis jam noktomezo. Forlasinta la buson, la kunvojaĝintoj malaperis en la mallumo. Mi restis tutsola antaŭ senhoma, mallumigita, nokta, ŝlosita stacidomo. Nenie estis homo aŭ deĵoranto. Flanke staris kelkaj malplenaj rezervaj busoj. Mi iris inter ili kaj hazarde mi ekvidis ian lumeton en iu, kaj tra la fenestroj mi vidis, ke interne sidas kelkaj personoj fumantaj en la duonlumo. Mi malfermis la buspordon kaj demandis: Miedżigórze? En la mallumo mi vidis, ke ili kapjesas. Kiam estos la ekveturo? – mi demandis en la hungara kaj surmontris mian brakhorloĝon. Ili montris per fingroj, post dek minutoj.

Denove mi fariĝis feliĉa esperantisto. Post dek minutoj la buso ekiris. La nokta buseto kuris, ĝia motoro amikece zumadis, tra la fenestro mi videtis la siluetojn de la vojapudaj montoj. Mi rigardetis ... rigardetis ... kaj fine endormiĝis ... dormis pro la lacego. Mi vekiĝis, ĉar iu ekfrapis mian ŝultron. Kiel ebriulo mi ĉirkaŭrigardis. La buseto jam haltis, tiuj kelkaj kunvojaĝantoj jam malaperis. La ŝoforo tuŝis mian ŝultron kaj per mano montris, ke ni estas en la finhaltejo. Mi duondorme elbuŝiĝis. La buseto turnis sin kaj malaperis en la mallumo. Estis nokto, je la dua horo. Homo nenie, troviĝis nur la oktobra malvarmo kaj la mallumo. Proksime, en la nebuleto estis videblaj kelkaj dometoj sur la montdeklivo. Ĉie estis silento, dormis la naturo, la arbaro, la dometoj, kvazaŭ estus malviva la ĉirkaŭaĵo.

Nu, kien iri, kion fari? Ie en la proksimo lumpunkto estis videbla. Ĉu homo estas tie, aŭ nur signallumeto? Kion fari ĝis mateniĝo? Mi ekiris al la lumpunkto. Mi iris sur la vojo portante mian pezan valizon, kaj ĉu la lumeto proksimiĝis al mi, ĉu mi al ĝi, mi jam ne sciis pro lacego, pro dormemo. Survoje, apud la vojo mi ekvidis grandan tabulon kun surskribo ruĝlitera, sed mi ne komprenis ĝian pollingvan tekston.

Post tempo mi jam estis proksime ĉe la lumeto, vidante, ke la lumeto apartenas al iu dometo, kiu staras apud arbaro. Mi pensis, ke mi iras tien, kiam el la vojapudaj arbustoj subite ekpaŝis antaŭ min du personoj vestitaj per uniformo, kaj ili ambaŭ levis aŭtomatan pafilon kontrau min, kriante ion. Ege timigita mi lasis fali mian valizon surteren kaj levis miajn manojn al la ĉielo kaj freneze rigardis en la tubojn de la pafiloj, miaj kruroj ektremis. Ili plue kriis al mi ion, sed fine ili konstatis, ke mi komprenas nenion, ili signis mane, ke mi iru al la dometo. En la dometo – kiu estis limgardistejo – post kontrolado de miaj pasporto, vojaĝbileto ktp, mi malfacile komprenis, ke mi estas en limregiono, kaj mi proksimiĝis al la ĉeĥoslovaka landlimo, do, la soldatoj en la nokta mallumo pensis, ke mi verŝajne estas senrajta limtrapasanto. Ili volonte klarigis, ke mi iru al la bushaltejo, kaj de tie mi iru maldekstren, tiel mi atingos la centron de Miedzigórze.

Nu, mi iradis laŭ ilia diro, kaj fine mi trovis min en la centro, kaj inter belaj feriodomoj, feliĉe-ĝojriĉe mi trovis la renkontiĝo-domon bele ornamitan per Esperanta kaj naciaj flagoj de la partoprenantoj, kaj en la akceptejo la nokta deĵoranto kun surpriziĝo akceptis min kaj aŭdis mian nekredeblan vojaĝaventuron. Li tuj donis al mi varman teon, metinte rumon en ĝin, kaj mi reviviĝis iom. Post la ricevo de mia ĉambro, mi duonmorta falis en la liton kaj tuj endormiĝis –...fine, feliĉe.

Mi vekiĝis antaŭtagmeze, kaj mi paŝis en la balkonon. Bela vidaĵo aperis antaŭ miaj okuloj, malaperis la nokta nebuleto kaj la suno brilis karese, dolĉe. Kaj vespere, dum la interkona balo en la salonego de hotelo *Giganto*, sub la brilantaj lustregoj, dancante kun samideanoj vestitaj per vespersolenaj roboj kaj babilante Esperanton, mi sentis, ke tiuj vojaĝsuferoj valoris la penon, se mi povas esti en tia dolĉa situacio. Kaj tiam mi fiere konstatis, ke mi bone elektis fariĝi esperantisto.

Kvankam mi tiam ankoraŭ ne konektis, kiel du belegaj semajnoj ankoraŭ atendos min tie, pri kiuj mi nur sonĝe prirevadis, kaj kiujn mi trovis en tiu loko en Esperantio!

Jozefo CSÁKI (ĉaki)

(el DEBRECENA BULTENO n-ro 96, septembro '96)

Planoj, planoj, planoj

ICE kaj TGV komune

La du grandaj rivaloj, la franca GEC Alsthom kaj la germana Siemens, certagrade donis manojn unu al la alia. Ili interkonsentis konkurenci nur en Eŭropo kaj Nordameriko. Sed precipe en Azio ili komune intencas ĉasi mendojn. Tio okazos sub la nomo *Euro Train*. Interalie oni celas konstrui la projekton por grandaj rapidoj inter Peking kaj Shanghai (1300 km). Tamen ili devos kalkuli pri forta konkuro flanke de la japana fervojo-industrio.

el *BahnZeit* 5/196 Jogi

(Pri fervojaj planoj en Ĉinio legu ankaŭ du artikolojn en IF 1997.1. Tie la linio Pekino-Ŝanhajo estas notita nur 300 km longa. Ni pardonpetas pro tiu 'mallongigo'. N.d.l.r.)

* * *

DB kaj SNCF mendas komune

Okazos la unuan fojon, ke la germana kaj franca fervojoj komune mendos 80 dizelajn motorvagonojn, el kiuj 40 trafikos sur francaj kaj 40 sur germanaj linioj. La mendoj estos direktataj al laborgrupo Linke-Hofman-Busch (DE) kaj De Dietrich Ferroviare (FR).

La trafikiloj atingos 140 km/h kaj estos je dispono en somero 1998. Ili estos klimatizitaj kaj donos lokon al 80 personoj. Ĉiuflanke du larĝaj enirpordoj estos aparte praktikaj por patrinoj kun infanĉaroj kaj por malhelpatuloj en rulseĝoj. Kroma plifaciligo estas, ke la enirejoj kaj granda parto de la interno troviĝos proksimume en alteco de la kajoj. Ĝis tri el tiuj trafikiloj povos esti aŭtomate kunkuplataj.

el *BahnZeit* 12/96 Jogi

* * *

Pramtrafiko inter Trelleborg kaj Mukran

Oni firme decidis: la fervoja pramtrafiko inter Trelleborg kaj Sassnitz ekde januaro 1998 estos nove direktata al Mukran, proksima de Binz sur insulo Rügen. Jam komenciĝis la konstrulaboroj de la necesaj ĝetoj por fervoja kaj ŝosea trafikoj inkluzive de kajo por longdistanca trafiko Berlin-Malmö.

La havenŝanĝo havos avantaĝojn por la fervojo, ĉar Mukran per reloj estas pli rapide atingebla ol Sassnitz. Krome la vartrafiko plivigliĝos. La haveno Mukran dum ekzisto de GDR ĉefe estis kreita por pramtrafiko kun tiama Sovet-Unio tra Klaipeda (Litovio). Post 1989 la haveno ĉefe servis por fortransportado de la rusaj soldatoj kaj ties ekipaĵo el Germanio. En la unua duono de la jaro 1996 129000 tunoj trairis la havenon Mukran. Svedaj entreprenoj jam interesiĝas pri triangula pramtrafiko Trelleborg-Mukran-Litovio.

La kostoj por la projekto estos 175 milionoj da markoj.

el *BahnZeit* 12/96 Jogi

* * *

Novaĵo de Hansa-Itinero Rostock-Trelleborg

La plej nova pramŝipo de la Hansa-Itinero ektrafikis komence de 1997. Ĝia nomo estas Mecklenburg-Vorpommern. La ŝipo estis konstruita komisie de la Germana Fervojo en Bremerhaven. Ĝi ampleksas 35000 tonelojn kaj kuras po 21 nodoj (ĉ. 40 km/h). La ĉefa ferdeko ofertas lokon por 50 fervojaj varvagonoj. Du kromaj ferdekoj povas preni 70 kamionojn aŭ 350 personaŭtojn. Ĝis 900 personoj povas kunveturi. Interalie la ŝipo ofertas restoracion, kafejon, trinkejon, grandmagazenon kaj butikojn, 150 kabinojn, diskotekon, saŭnon, sunumejon kaj sunferdekon. Sed ne ekzistas la kutima stirrado en la komandejo, ĉar la ŝipo estas stirata elektronike.

el *Zug* 1/97 Jogi



Imperiestra, Prezidenta, Ĉefa Stacio

Fervojaj stacioj estas diversaj. Unu, kaŝita en profunda arbaro aŭ en brakumo de la montoj, preskaŭ solene bonvenigas sian tien-reen trafikantan motortrajnon. Alia povas porti kromnomon 'fabriko por trajnoj'. Ĥaoso de trakoj, vagonoj, ĉiuspecaj lokomotivoj kaj precipe grandurba tumulto kun dekmiloj da homoj dum preskaŭ ĉiu tagnokta horo. Tia formikejo de homoj, kilometroj da trakoj, kun trajnoj kvazaŭ ĥaose alveturantaj kaj forveturantaj – estas ankaŭ la plej granda stacio en Ĉeĥio, la ĉefa stacio en Prago.

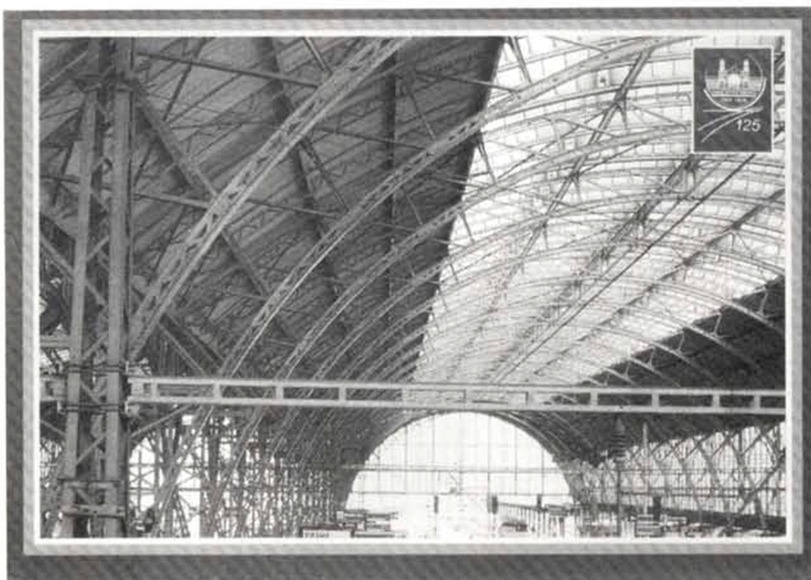
La 14an de decembro 1996 oni solene rememoris 125an datrevenon de post kiam en la nove konstruitan stacion nomata *Stacio de la Imperiestro Franz Jozef* alveturis trajno el Vieno, el la same nomata stacio, alveturigante unuajn naŭ pasaĝerojn.

Samtempe kun tiu ĉi nova stacio Prago ricevis ankaŭ alian specifan fervojan konstruaĵon, la tunelon Vinohradský, konstruita de mil laboristoj de aŭtuno 1869 ĝis septembro 1871. La 14an de septembro 1871 veturis tra la tunelo kiel la unua pasaĝero la princo Johano Schwarzenberg, prezidanto de la kompanio Fervojo de la Imperiestro Franz Jozef. La nova praga stacio jam post kelkaj jaroj tamen ne sufiĉas por la senĉese kreskanta trafiko, kaj oni kelkfoje alikonstruis ĝin. Komence de la nuna jarcento oni dum 8 jaroj alikonstruis la tutan stacion kun stacidomo laŭ projekto de la arkitekto Josef Fanta. Krom tri insulkajoj kaj subtrakaj pasejoj la stacio ricevas kiel unua en la monarĥio subtegmentitan trakaron. Post unu jaro da konstrulaboroj oni en 1906 finkonstruas la tegmenton kun 21 arkoj super areo kun dimensioj 255 × 76 metroj kaj maksimuma alto 18 m super la relkapoj.

Post la unua mondmilito oni en 1924 ŝanĝas nomon de la stacio al Stacio de la Prezidento Wilson, en intermilita peiodo oni elektrizas la trakaron kaj en 1938 oni malfermas la kvaran pasaĝerkajon. Dum la dua mondmilito la stacio nomiĝas la Ĉefa Stacio, oni konstruas la duan tunelon Vinohradský kaj parte la trian, kapfinita sub la nuna strato Anglická. Dum la okdekaj jaroj oni kune kun metroo konstruas super la metroo kaj sub la nove konstruita aŭtovojo duetaĝan grandspacan halon kun suma areo 18.299 m². La 22an de septembro 1989 la stacio rericevas la nomon *Ĉefa Stacio*, kun aldono 'stacio de la prezidento Wilson'.

Dum la 125a datreveno oni rememoris la riĉan historion de la stacio per nostalgiaj veturoj de la trajnoj kun vaporaj lokomotivoj kaj aliaj historiaj veturiloj, ekspozicioj pri la historio, nuntempo kaj estonto de la stacio, oni vendis speciale stampitajn memormonerojn kaj aliajn memoraĵojn – kalendarojn, bildkartojn kun lokomotivoj, oni povis aĉeti eĉ tortojn en formo de lokomotivo.

Jindřich Tomíšek



La tegmentita halo de la praga stacidomo de la Imperiestro Franz Jozef komence de la 20a jarcento

Lingvokurso 110

Kvintaga, 25hora, rektmetoda lingvokurso okazos en Pécs (Hungario), inter la 13a kaj 18a de julio 1997, tuj antaŭ IJS, gvidata de junaj, profesiaj instruistoj por komencantoj kaj progresantoj.

Diversaj programoj, diskutrondoj.

Aliĝkotizo por la lingvokurso: ĉ. 35,– svisaj frankoj + studmaterialo
Restadkosto por 6 tagoj (trakonto en studenthejmo kun trifojaj manĝoj): ĉ. 155,– svisaj frankoj.

Informas:
Kultura Centro Esperantista, CP 779, CH-2301 La Chaux-de-Fonds
EPC, Pf 117, HU-1581 Budapest
HEJ, Pf 87, HU-1675 Budapest.

La ĉebalta Esperantista Printempo

Pola Esperanto-Asocio, Filio en Koszalin organizas en la tagoj 9a ĝis 16a de junio 1997 la 19an renkontiĝon de Esperantistoj kaj Naturamantoj en la ĉarmega kaj gastama Mielno, nomata perlo de polaj ĉemarbordaj ripozejoj.

Pri la programo: antaŭtagmeze (krom du ekskursotagoj) libera tempo por ĉiuj: promenado laŭ la marbordo, naĝado, bankuracado, sportado, amika kafoklaĉo ktp. Posttagmeze kaj vespere: ĉiutaga lingvoperfektado en du konversaciaj rondoj, diversaj prelegoj, renkontiĝoj kun interesaj homoj, konkursoj kun valoraj premioj ktp.
Esperantistoj el diversaj landoj havos okazon prezenti propran programon kadre de Naciaj Vesperoj.

Loĝkondiĉoj: Loĝado en dupersonaj ĉambroj kun sunterasoj. En ĉiu ĉambro troviĝas lavejo kun varma akvo. Eblas duŝi kaj saŭni laŭ finna maniero.

Partoprenkotizo: 120 usonaj dolaroj (DM 190), kio inkluzivas komfortan loĝadon, manĝaĵon (tri manĝoj potage) kongresajn materilojn kaj programon kun du perbusaj ekskursoj).

Petu plurajn informojn ĉe
Pola Esperanto-Asocio, skr. poczi 30, PL-75-016 Koszalin.

14a Ĝenerala Konferenco de MEM
okazos la 17an-19an de majo 1997 en Budapest Hungario.

La partoprenkotizo estas 60 USD depende de la inflacio (inkluzivas du tranoktadojn, manĝaĵojn aktualajn kaj ceterajn).

Aliĝo kaj pluaj informoj: E MOVILO, Nyírpalota u. 107, HU-1157 Budapest.
Telefono (+36.1) 271-9510. Telefakso: (+36.1) 418-2840.
Lasta aliĝdato: la 31an de marto 1997.

INTERNACIA FERVOJISTO
1997.2
49a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos fine de aprilo: 10.04.1997.

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Fervoja antologio

Kadre de sia 50a jubilea kongreso, okazonta en la urbo Aalborg 16a-22a de majo 1998 IFEF alvokas ĉies kunlaboron cele al publikigo de eta antologio rilatanta al fervojo.

Povas temi pri

1. Originala verko, eventuale jam publikigita.
2. Traduko el kiu ajn lingvo, eventuale jam publikigita.

La longeco prefere ne preterpasu kvin paĝojn.

Se eble, la aŭtoroj sendu sian kontribuaĵon ankaŭ sur diskedo (programoj: WordPerfect por Windows, Winword aŭ en ASCII-formo.

Limdato: 31a de oktobro 1997.

La kontribuaĵon bonvolu sendi al la IFEF-sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4, IT-40139 Bologna.

Se vi konas indan verkon aŭ verkeron laŭ la supre indikita longeco, kaj ne povas mem traduki, bonvolu same signali ĝin al la supra adreso.

Aparta komisiono selektos la verkojn laŭ literatura kaj faka niveloj.

Por tradukaĵoj bonvolu nepre aldoni la originalon kun ĉiuj bibliografiaj indikoj, kaj se la verko jam aperis, lokon kaj daton de la publikigo.

IFEF

Fervoja Koresponda Servo

S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galatí



Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.